



TAX LEASE Y OTROS ANIMALES¹



Gonzalo Alvar, Qvadrigas Abogados

"Decimos que la historia se repite, y que aún es más interesante cuando se repite de manera inconsciente."

Gilbert Keith Chesterton

El 13 de julio de 2010, siete asociaciones de astilleros europeos encabezadas y dirigidas por la asociación holandesa, remitieron a la Comisión Europea una solicitud de investigación contra el sistema español de arrendamiento fiscal (en adelante, el *tax lease*) para dilucidar si el referido sistema podía constituir ayuda ilegal de estado o no.

Casi un año más tarde, el 29 de junio de 2011, la Comisión notificó a España su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en relación con este asunto.

Tras más de dos años de sesuda investigación, la Comisión Europea publicó su Decisión el 17 de julio de 2013; entre otras cosas, la Comisión concluía que "España ha ejecutado ilegalmente esta ayuda en violación de lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea". La consecuencia fue la prohibición inmediata del sistema de *tax lease* que se había venido utilizando en España desde 2002.

Mediante Decisión de 20 de noviembre de 2012, la Comisión notificó que el nuevo sistema español que permite la amortización acelerada de ciertos activos adquiridos a través de un leasing financiero (sistema que había sido negociado durante meses entre Bruselas y Madrid a raíz de la incoación del procedimiento de junio de 2011) era compatible con el Tratado de la Unión (en adelante, el nuevo *tax lease*).

Con fecha 8 de marzo de 2013, la asociación que engloba a los astilleros holandeses² decidió presentar un escrito ante el Tribunal



de Luxemburgo en contra de la Decisión de la Comisión de 20 de noviembre de 2012 al entender que tal Decisión no era procedente.

Por su parte, España (a través del Clúster Naval Gallego y del Foro Marítimo Vasco) pidió en diciembre de 2012 una apertura de información sobre la normativa fiscal holandesa utilizada en los años inmediatamente precedentes por sus astilleros.

El Tribunal de Luxemburgo, mediante resolución de 9 de diciembre de 2014, ha dictaminado que la pretensión de la asociación holandesa no tiene ningún fundamento y que, por tanto, el procedimiento seguido por la Comisión para aprobar el nuevo sistema español es perfectamente válido.

En abril de 2014, un astillero español firmó un contrato con la empresa holandesa TESO para la construcción de un sofisticado Ro-Ro ferry para unir la isla de Texel (en el Mar del Norte holandés) con el continente. Recientemente, se ha informado de que ese mismo astillero ha suscrito sendos contratos para la construcción de dos dragas de 17.000 m³ con la sociedad holandesa Van Oord, una de las grandes multinacionales de dragado mundiales junto con Jan de Nul, Deme y Boscalis.

Más datos. A finales de 2010, la cifra mundial de *cgt* (en millones) contratada por todos los astilleros era de 137,7 correspondiendo a Holanda 0,7 y a España 0,4³. A finales de 2014, la cartera total de pedidos por constructores (en millones de *cgt*) era de 115,4; Holanda

ocupa el puesto 12 mundial con 0,5 mientras que España está relegada al puesto 22 con un (famélico) 0,1⁴.

Varias son las conclusiones que se pueden extraer analizando toda esta información, incluso si ese examen de cifras y datos lo hace un abogado.

En primer lugar, la asociación de astilleros holandeses se ha lanzado a una contienda contra los astilleros españoles atacando el sistema de *tax lease* antiguo e intentando entorpecer la aplicación del nuevo. Que la Decisión de la Comisión de 17 de julio de 2013 solo condenara a los inversores participantes es harina de otro costal; pero el objetivo primordial buscado por la industria constructora holandesa con su denuncia en 2010 era paralizar a los astilleros españoles. Y lo consiguieron. Ayudados por la falta de previsión de nuestra administración para evaluar el problema que se avecinaba y por la exasperante lentitud de la Comisión para adoptar su decisión -más de dos años-.

Como hemos visto, nuestro país pasó de tener una cartera de pedidos de 0,4 millones de *cgt* en 2010 a 0,1 millones de *cgt* en octubre de 2014; de ocupar el puesto 18 a nivel mundial a caer 4 puestos en menos de cuatro años. Un puesto por año. Sin embargo, no se puede decir que Holanda, sus astilleros, haya cosechado una gran victoria, salvo que su interés fuese únicamente torpedear la industria de construcción española. Holanda ha decrecido en el total de millones de *cgt* en construcción y ocupa el mismo lugar que

¹ A quien no lo haya hecho, recomiendo vivamente la lectura de la obra de Gerald Durrell "My family and other animals"

² Netherlands Maritime Technology Association

³ Ver "Ingeniería Naval" de febrero de 2011

⁴ De acuerdo con los datos proporcionados por José-Esteban Pérez García en su artículo "De trenes, barcos y petróleo" publicado en Ingeniería Naval en diciembre de 2014

⁵ Conviene tener en cuenta que los astilleros holandeses tienen centros productivos en Rumanía, Vietnam, etc... pero incluso siendo muy generosos, no se puede concluir que de la parálisis española se hayan beneficiado mucho ni los astilleros holandeses ni sus astilleros satélites

2010⁵. Parece que los más beneficiados por esta animadversión competitiva entre socios de la Unión han sido países terceros (Turquía, Croacia, etc...). E insisto: es un movimiento iniciado por la asociación de astilleros holandeses al que no se han unido sus armadores ya que de otra manera no se explica porqué dos de ellos, ambos muy emblemáticos por diversas razones, hayan encargado a un astillero español la construcción de tres buques en menos de un año⁶.

Soy de la opinión que la industria de construcción naval es importantísima para España. Porque es un sector tecnológicamente avanzado y porque genera empleo, directo e indirecto, de alta cualificación. Según los datos manejados, de los 10 primeros países constructores por millones de cgt, 9 de ellos son potencias económicas y/o tecnológicas de primera magnitud; solo Filipinas (en el puesto 5 mundial) se saldría de esa consideración. Pero es que en Europa, los dos mayores constructores son Alemania (qué casualidad) e Italia con 1,4 y 1,2 millones de cgt respectivamente.

Detrás vienen Rumanía (sus astilleros son mayoritariamente de capital extranjero), Holanda, Noruega, Francia y Finlandia. Intentar parecerse a China, Corea del Sur o Japón es un absurdo incommensurable y seguir echando la culpa de nuestros males a la competencia desleal de esos países es otro absurdo casi mayor. Es a nuestros socios europeos a quienes tenemos que mirar. Es un hecho que la calidad de los buques construidos en España es perfectamente comparable a la de los otros países europeos; ni mejores ni peores. Sin embargo, el apoyo institucional vía ayudas en I+D+i, créditos a la exportación, abaratamiento de los costes de financiación de los proyectos, reforzamiento de las asociaciones profesionales y sectoriales, etc... del que goza el sector en tales países está muy por encima del que tenemos en España.

Una observación baladí pero que es una muestra evidente de lo anterior y del escaso apoyo de este sector. Quien haya tenido la oportunidad de visitar las ferias de construcción naval de Oslo o Hamburgo habrá sentido una envidia, malsana, al salir del pabellón que engloba a la industria española y visitar los pabellones de Alemania, Italia, Holanda... o Turquía. Quizá con echar un vistazo a cómo se organiza, y se apoya, nuestra industria ferroviaria bastaría.

En tal sentido, el nuevo tax lease no termina de recoger los frutos esperados, al menos



en lo que respecta a su aplicación dentro del sector naval. Por un lado, una serie de dificultades, llamémoslas técnicas, dificultan su "venta" y desarrollo; por otro, la indefinición sobre el montante a recuperar de los beneficiarios de las ayudas ilegales del antiguo sistema ha provocado que históricos bancos estructuradores e inversores se muestren reticentes a entrar en operaciones amparadas por el nuevo esquema.

La reciente sentencia del Tribunal General de la Unión Europea considerando que las deducciones de fondo de comercio son legales (anulando dos decisiones de la Comisión) puede ayudar a que la segunda de las reticencias se vaya disipando. Pero no nos engañemos; incluso en el supuesto de que el nuevo sistema se pueda utilizar con más asiduidad y provoque que particularmente el sector de construcción naval se vaya animando con nuevos pedidos, la asociación de astilleros holandeses va a mantener su actitud beligerante.

A raíz de la contratación de las dos dragas de Van Oord por uno de nuestros astilleros, el Director General de IHC en declaraciones al periódico económico holandés "Financieel Dagblad" (el 7 de enero de 2015) ha señalado que la "Netherlands Maritime Technology" va a seguir investigando los aspectos relacionados con el derecho de la competencia en los astilleros en España.

Uno de los vértices del apoyo institucional a la industria consiste en dotar a sus distintos actores de un marco normativo claro y de una seguridad jurídica que sea indeleble. En lo que atañe al sector naval, ninguna de esas dos premisas se han conseguido asegurar durante hace ya demasiado tiempo (a las pruebas me

remito). No estaría de más blindar el nuevo sistema frente al posible futuro acoso, incluso ilegítimo, que pueda venir de astilleros del norte de Europa. Suficiente riesgo supone la construcción de un buque como para que haya que vigilar, también, los movimientos lobbistas de los competidores.

Por eso y porque esta industria no puede volver a sufrir una parálisis como la padecida en los últimos cuatro años, creo que sería aconsejable un acercamiento a las diferentes asociaciones de astilleros, empezando por la holandesa, para intentar armonizar un sistema común europeo de apoyo a la construcción naval. ¿No es acaso el Impuesto sobre el Tonelaje (tonnage tax) una ayuda de estado consentida que pretende apoyar a los armadores europeos? No sé si ese acercamiento está dentro de los objetivos de nuestras autoridades pero ya se ha conseguido algo similar dentro de la industria de construcción militar.

A mí, que ya voy subiendo a la atalaya de la experiencia, todo esto me recuerda a aquellos míticos partidos de la Copa de Europa de baloncesto cuando el Real Madrid se enfrentaba a la Cibona de Zagreb; se defendiera como se defendiera, se jugara como se jugara, Drazen Petrovic nos clavaba 60 puntos por partido. Al final, el Real Madrid no tuvo más remedio que fichar a Petrovic. Si no puedes con tu enemigo, alíate con él...

Por tanto, para no estar pendientes continuamente del retrovisor y para poder afrontar el camino sin mayores sobresaltos, abogaría por intentar ese acercamiento, nada fácil pero ciertamente necesario. Sería imperdonable que la historia se repitiese, consciente o inconscientemente.

⁶ Es evidente que la primera denuncia encabezada por los holandeses estaba perfectamente fundamentada pero no caigamos en la ingenuidad de pensar que la conducta de los astilleros de ese país es siempre ejemplar aunque pretendan que sea ejemplarizante